Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13619**

18. Wahlperiode 22.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/13389 –

Fortentwicklung der europäischen CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Um die CO_2-Emissionen bei Neuwagen zu reduzieren, wurden auf europäischer Ebene flottenspezifische Grenzwerte festgelegt. Mit der geänderten Verordnung (EG) Nr. 443/2009 soll der durchschnittliche CO_2-Ausstoß aller Neuwagen bis zum Jahr 2021 auf 95 g/km gesenkt werden. Aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugportfolios wurde das Ziel auf Grundlage der durchschnittlichen Fahrzeuggewichte der Herstellerflotten in herstellerspezifische Teilziele übertragen.

Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Europäische Kommission im Herbst 2017 einen Vorschlag unterbreiten wird, wie diese CO_2-Gesetzgebung fortgeschrieben werden kann. Nicht nur ist es nach Ansicht der Fragesteller nötig, auch in Zukunft Grenzwerte festzulegen, die ab bestimmten Jahren eingehalten werden müssen. Auch sollte die Reform genutzt werden, um verschiedene Abschwächungen und Ausnahmeregelungen abzuschaffen und realistischere Messmethoden zu etablieren.

So hat beispielsweise die Regelung des „Phasing-In“ dafür gesorgt, dass in ausgewählten Jahren nur ein bestimmter Anteil der Neuwagenflotte für die Zielerreichung berücksichtigt werden muss. Die Mehrfachanrechnung von emissionsarmen Fahrzeugen, die Berücksichtigung sogenannter Ökoinnovationen (z. B. sparsame Beleuchtungssysteme) und Ausnahmen für kleinere Hersteller schwächen das Instrument weiter. Auch die unzureichenden Verbrauchstests auf dem Rollenprüfstand haben dafür gesorgt, dass die Diskrepanz zwischen den im Labor und in der Realität gemessenen CO_2-Emissionswerten in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen hat (vgl. www.theicct.org/sites/default/files/FactSheet_FromLabToRoad_ICCT_2016_DE.pdf). Die geringe Realitätsnähe der gemessenen CO_2-Emissionswerte, die der Zielerreichung zugrunde liegen, vermindert somit ebenfalls die Wirksamkeit der CO_2-Regulierung.

Es ist fraglich, welche Position die Bundesregierung zu den bisherigen Regelungen und möglichen Änderungen einnimmt. Eine Positionierung ist für die Teilnahme an den Verhandlungen über die Überarbeitung der Gesetzgebung jedoch notwendig.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 20. September 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wann wird die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung Vorschläge für die Fortentwicklung der europäischen CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen vorlegen?

Ein Vorschlag der Europäischen Kommission zur CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen (Pkw) und leichten Nutzfahrzeugen (Nfz) für den Zeitraum nach den Jahren 2020/2021 wird Ende dieses Jahres erwartet.

2. Welche Gespräche mit Vertretern der Europäischen Kommission zur Fortentwicklung der europäischen CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen hat die Bundesregierung seit Jahresbeginn geführt?

   Welche Vertreter der Bundesregierung haben an diesen Gesprächen jeweils teilgenommen, und welche Ziele, Maßnahmen und weiteren Möglichkeiten zur Fortentwicklung der CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen wurden dabei erörtert?

Eine lückenlose Auflistung geführter Gespräche kann bei der Beantwortung der vorliegenden Kleinen Anfrage nicht gewährleistet werden. Die Bundesregierung steht mit der Europäischen Kommission in einem ständigen Austausch, der sich neben offiziellen Terminen auch auf einen informellen Austausch, z. B. am Rande von Veranstaltungen, erstreckt. Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher diesbezüglicher Daten – einschließlich Telefonate – besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt. Die nachfolgenden Ausführungen bzw. aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen. Diesbezügliche Daten sind somit möglicherweise unvollständig.

Vertreter bzw. Vertreterinnen der Bundesregierung (nur Leitungsebene)	**Datum**	**Gesprächsinhalte (siehe Fragestellung)**
BM'in Brigitte Zypries (BMWi)	09.03.2017	Gespräch mit EU-Kommissar Miguel Arias Cañete
Chef BK-Amt Peter Altmaier	09.03.2017	Gespräch mit EU-Kommissar Miguel Arias Cañete zu CO_2-Emissionsnormen für Pkw bzw. Leichte Nutzfahrzeuge (Regelung Post 2020) sowie schwere Nutzfahrzeuge
Sts Matthias Machnig (BMWi)	10.05.2017	Gespräch mit EU-Kommissar Miguel Arias Cañete zu verschiedenen energie- und klimapolitischen Themen
PSts Norbert Barthle (BMVI)	28. + 29.03.2017	EU-Rat (Verkehrsminister) in Malta, allgemeine Aussprache über Fortentwicklung der CO_2-Gesetzgebung zwischen Ratspräsidentschaft, EU-Mitgliedsstaaten und EU-Kommission

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

3. Welche Gespräche mit Industrie- und Branchenverbandsvertretern zur Fortentwicklung der europäischen CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen hat die Bundesregierung seit Jahresbeginn geführt?

   Welche Vertreter der Bundesregierung und welche Industrie- und Branchenverbandsvertreter haben an diesen Gesprächen jeweils teilgenommen, und welche Ziele, Maßnahmen und weiteren Möglichkeiten zur Fortentwicklung der CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen wurden dabei an die Bundesregierung herangetragen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Die Bundesregierung steht mit Industrie- und Branchenverbandsvertretern in einem ständigen Austausch, der sich neben offiziellen Terminen auch auf einen informellen Austausch, z. B. am Rande von Veranstaltungen, erstreckt. Gespräche mit Vertretern der Betriebsräte sind in der nachfolgenden Tabelle nicht erfasst. Eine Verpflichtung zur Erfassung sämtlicher diesbezüglicher Daten – einschließlich Telefonate – besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt. Die nachfolgenden Ausführungen bzw. aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen. Diesbezügliche Daten sind somit möglicherweise nicht vollständig.

Vertreter bzw. Vertreterinnen der Bundesregierung (nur Leitungs-ebene)	**Datum**	**Vertreter bzw. Vertreterinnen der Industrie und von Branchenverbänden**	**Gesprächsinhalte (siehe Fragestellung)**
BK'in Angela Merkel	12.04.2017	Telefonat mit Norbert Reithofer (Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG)	Fortschreibung VO zur Begrenzung der CO_2-Emissionen aus Pkw
BM'in Brigitte Zypries	28.04.2017	Gespräch mit Gunnar Herrmann (Ford)	u. a. CO_2-Regulierung
BM'in Brigitte Zypries	03.05.2017	Telefonat mit Matthias Wissmann (VDA)	u. a. CO_2-Regulierung
BM'in Brigitte Zypries	19.05.2017	Gespräch mit Dr. Ulrich Eichhorn (VW)	u. a. Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen und CO_2-Regulierung

4. Inwiefern hält die Bundesregierung das bestehende System der CO_2-Flottengrenzwerte mitsamt den darin enthaltenen Grenzwerten und Zieljahren für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment im realen Fahrbetrieb auf der Straße und nicht nur auf dem Prüfstand zu senken?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die CO_2-Zielwerte-Gesetzgebung geeignet ist, einen wirkungsvollen Beitrag zur Senkung der CO_2-Emissionen, auch im Realbetrieb, zu leisten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. Befürwortet die Bundesregierung, das bestehende System der CO_2-Flottengrenzwerte auch künftig beizubehalten und durch Grenzwerte für den Zeitraum nach 2020/2021 fortzuschreiben?

   Wenn nein, warum nicht, und für welches System setzt sich die Bundesregierung stattdessen ein?

6. Befürwortet die Bundesregierung, dass sowohl für das Jahr 2025 als auch für das Jahr 2030 neue CO_2-Flottengrenzwerte festgesetzt werden?

   Wenn ja, für welche CO_2-Flottengrenzwerte spricht sich die Bundesregierung in Bezug auf die Jahre 2025 und 2030 jeweils aus?

   Wenn nein, warum nicht, und für welche Jahre sollen nach Ansicht der Bundesregierung Grenzwerte in welcher Höhe festgesetzt werden (bitte die Festlegung der Jahreszahlen und die Höhe der Grenzwerte begründen)?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der Regulierungsoptionen für den Zeitraum nach den Jahren 2020/2021 wird die Bundesregierung den Vorschlag der Europäischen Kommission prüfen und darauf basierend eine Position erarbeiten.

7. Inwiefern hält die Bundesregierung die bestehenden Regelungen zum „Phasing-in“ für die Jahre 2020 und 2021 für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

Die Bundesregierung hat der bestehenden Verordnung (EU) 333/2014 zur Festlegung der Modalitäten des 2020/21-Ziels zugestimmt.

8. Befürwortet die Bundesregierung, dass die künftigen Zielvorgaben zu jedem Zeitpunkt für die gesamte Neuwagenflotte gelten und insbesondere ein „Phasing-in“ vermieden wird?

   Wenn nein, warum nicht, und welche Vorgaben für das „Phasing-in“ soll es nach Ansicht der Bundesregierung künftig geben?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

9. Inwiefern hält die Bundesregierung den bislang geltenden Gewichtungsfaktor in Bezug auf das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der Herstellerflotten für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

Die Bundesregierung hat den bestehenden Verordnungen (EU) 443/2009 und (EU) 333/2014 zur Pkw-CO_2-Zielwertgesetzgebung bzw. der Festlegung der Modalitäten des 2020/21-Ziels zugestimmt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. Befürwortet die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor künftig statt auf das Fahrzeuggewicht auf die Fahrzeuggrundfläche („Shadow“) zu beziehen?

    Wenn nein, warum nicht?

11. Befürwortet die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor künftig zu verringern oder abzuschaffen?

    Wie hoch soll der Gewichtungsfaktor nach Ansicht der Bundesregierung künftig ausfallen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

12. Für welchen Zeitraum soll nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen eine Umrechnung der im WLTP-Verfahren („Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“) ermittelten CO_2-Emissionswerte auf NEFZ-Werte („Neuer Europäischer Fahrzyklus“) erfolgen, und inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Festlegung auf diesen Zeitraum?

13. Hält die Bundesregierung die Umrechnung der im WLTP-Verfahren ermittelten CO_2-Emissionswerte auf NEFZ-Werte im Rahmen der CO_2-Gesetzgebung für Personenkraftwagen für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Umrechnung von WLTP-Werten in NEFZ-Werte wird über den Zeitraum der Jahre 2017 bis 2020 zunehmend erforderlich, da in diesem Zeitraum zunehmend Fahrzeuge neu in den Verkehr gebracht werden, die Typgenehmigungen nach dem WLTP aufweisen, während die CO_2-Zielwerte nach NEFZ definiert sind. Die Bundesregierung hat den entsprechenden Rechtsakten zugestimmt.

14. Befürwortet die Bundesregierung, künftig zur Berechnung der CO_2-Emissionswerte das WLTP-Verfahren ohne Umrechnung auf NEFZ-Werte zugrunde zu legen?

    Wenn ja, ab wann soll das WLPT-Verfahren ohne Umrechnung nach Ansicht der Bundesregierung zur Anwendung kommen?

    Wenn nein, warum nicht, und für welches Umrechnungsverfahren spricht sich die Bundesregierung aus?

Ab dem Jahr 2021 werden auch die herstellerspezifischen CO_2-Zielwerte auf WLTP basieren. Grundlage für die Umrechnung der herstellerspezifischen NEFZ-Zielwerte in WLTP-Zielwerte bildet das Verhältnis zwischen WLTP-Flottenverbrauch und NEFZ-Flottenverbrauch des betreffenden Herstellers im Jahr 2020. Dieses Verfahren ist in Delegierter Verordnung (EU) 2017/1502 dargelegt, welcher die Bundesregierung zugestimmt hat. Bezüglich der Regulierungsoptionen für den Zeitraum nach den Jahren 2020/2021 wird die Bundesregierung den Vorschlag der Europäischen Kommission prüfen und darauf basierend eine Position erarbeiten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

15. Um wie viel Prozent liegen die im WLTP-Verfahren ermittelten CO_2-Emissionswerte nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich über den im NEFZ-Verfahren ermittelten Werten?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/9373 verwiesen.

16. Befürwortet die Bundesregierung, dass der ab 2020/2021 geltende CO_2-Flottengrenzwert nicht aufgrund durchschnittlich höherer WLTP-Werte im Vergleich zu NEFZ-Werten angepasst wird?

Wenn ja, wie wird sie die weitere Gültigkeit des bestehenden CO_2-Flottengrenzwertes sicherstellen?

Wenn nein, warum nicht, und für welche Anpassung spricht sich die Bundesregierung aus?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

17. Befürwortet die Bundesregierung, die auf dem Prüfstand ermittelten CO_2-Emissionswerte mittels „Not to exceed“-Grenzwerten, wie sie bei Schadstoffemissionen bereits gelten, künftig im RDE-Verfahren („Real Driving Emissions“) nachzuprüfen?

Wenn ja, ab wann soll dieses Nachprüfverfahren nach Ansicht der Bundesregierung zur Anwendung kommen, und wie hoch sollen nach Ansicht der Bundesregierung die „Not to exceed“-Grenzwerte ausfallen?

Wenn nein, warum nicht?

18. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen Prüfstandsmessungen und Messungen im realen Betrieb minimiert werden und nicht wie in der Vergangenheit über die Jahre hinweg zunehmen, und wie vermeidet sie insbesondere Optimierungen von Fahrzeugen auf das neue WLTP-Verfahren, die zu steigenden Abweichungen führen könnten?

19. Mit welchen bestehenden oder neu einzuführenden Instrumenten überprüft die Bundesregierung, wie sich die Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen Prüfstandsmessungen und Messungen im realen Betrieb über die Jahre hinweg entwickeln?

Die Fragen 17 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt die weitere Minderung der CO_2-Emissionen im Straßenverkehr als wesentlichen Beitrag zur Einhaltung der Klimaschutzziele. Ein wesentlicher Aspekt der Arbeiten ist die weitere Verbesserung der Vorschriften zur Ermittlung der Abgasemissionen (Real-driving emissions (RDE)) und des Kraftstoffverbrauchs (im Wesentlichen Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP)), die auch von der Bundesregierung unterstützt werden. RDE und WLTP bilden zusammen die Bausteine, um die Abgasemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Pkw und leichten Nfz möglichst realitätsnah abzubilden.

Des Weiteren wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 8, 11, 19 und 25 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 und auf die Antwort der Bundesregierung auf die Frage 8 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6836 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Die Bundesregierung hat die Europäische Kommission zudem aufgefordert, Messverfahren zur Bestimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs unter „real-driving“-Konditionen zu erarbeiten, auf deren Basis zu einem späteren Zeitpunkt Typgenehmigungsbehörden die CO_2-Emissionen dann überprüfen sollen. Die Bundesregierung wird darüber hinaus die CO_2-Emissionen auch im Rahmen der laufenden Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes mit untersuchen.

20. Inwiefern hält die Bundesregierung die ab 2019 geltende Strafzahlung von 95 Euro pro Gramm Grenzwertüberschreitung und verkauftem Neuwagen für wirksam, verhältnismäßig und abschreckend?

21. Befürwortet die Bundesregierung, die ab 2019 geltende Strafzahlung von 95 Euro pro Gramm Grenzwertüberschreitung und verkauftem Neuwagen zu erhöhen, und wie begründet sie ihre Position?

    Wie hoch soll die Strafe nach Ansicht der Bundesregierung künftig ausfallen?

22. Inwiefern hält die Bundesregierung die gestaffelte Einführung des Strafzahlungssystems für angemessen?

23. Inwiefern hält die Bundesregierung die Möglichkeit, die Reduktionsziele über Emissionsgemeinschaften („Pooling“) zu erreichen, für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

Die Fragen 20 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

24. Befürwortet die Bundesregierung, dass es künftig keine Möglichkeit geben wird, die Reduktionsziele über Emissionsgemeinschaften zu erreichen?

    Wenn nein, welche Regelungen für Emissionsgemeinschaften sollen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gelten?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

25. Inwiefern hält die Bundesregierung die derzeit geltenden Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

26. Befürwortet die Bundesregierung, dass es künftig keine Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge geben wird, sodass jeder Hersteller spezifische CO_2-Flottengrenzwerte einhalten muss?

    Wenn nein, wie sollen die Sonderregelungen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27. Inwiefern hält die Bundesregierung die derzeit mögliche Anrechnung von Ökoinnovationen für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

Die Bundesregierung hat der Verordnung (EU) 443/2009 zugestimmt, welche die Anrechnung von Ökoinnovationen vorsieht. Der Durchführungsverordnung (EU) 725/2011, welche das Anrechnungsverfahren konkretisiert, hat die Bundesregierung ebenfalls zugestimmt.

28. Befürwortet die Bundesregierung, dass künftig keine Anrechnung von Ökoinnovationen mehr erfolgen darf?

Wenn nein, warum nicht, und wie soll die Anrechnung von Ökoinnovationen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?

29. Inwiefern hält die Bundesregierung eine erneute mögliche Mehrfachanrechnung von emissionsarmen Fahrzeugen über die Super-Credits-Regelung ab 2020 für angemessen und zielführend, um die CO_2-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

30. Befürwortet die Bundesregierung, dass künftig keine Mehrfachanrechnung von emissionsarmen Fahrzeugen über die Super-Credits-Regelung erfolgen darf?

Wenn nein, warum nicht, und wie soll die Super-Credits-Regelung nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?

31. Befürwortet die Bundesregierung den Vorschlag, statt einer Super-Credits-Regelung eine verpflichtende Quote für den Anteil lokal emissionsarmer Fahrzeuge an allen verkauften Neuwagen eines Herstellers einzuführen (vgl. www.handelsblatt.com/my/unternehmen/industrie/dieselskandal-eu-prueft-quote-fuer-e-autos/20153522.html)?

Wenn ja, wie hoch soll diese Quote nach Ansicht der Bundesregierung in welchem Jahr ausfallen, und welche Bedingungen muss ein emissionsarmes Fahrzeug erfüllen?

Wenn nein, warum nicht?

32. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Überlegungen des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA), Kraftstoffe in den EU-Emissionshandel einzubeziehen (vgl. www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/co2-regulierung-bei-pkw-und-leichten-nfz/co2-regulierung-bei-pkw-und-leichten-nutzfahrzeugen.html), und inwiefern sieht sie eine Einbeziehung als möglichen Ersatz für die CO_2-Regulierung von Neuwagen an?

33. Inwiefern sieht die Bundesregierung im Einsatz von synthetischen Kraftstoffen auf Basis erneuerbarer Energien („E-Fuels“) eine Alternative zu ambitionierten CO_2-Flottengrenzwerten?

Wie begründet sie diese Annahme, und für wie groß hält sie das CO_2-Reduktionspotenzial?

34. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Überlegungen der Europäischen Kommission, dass Automobilhersteller die CO_2-Emissionsreduktion bei Personenkraftwagen nicht über die Erreichung von absoluten, herstellerspezifischen CO_2-Flottengrenzwerten erreichen müssen, sondern über eine herstellerunabhängige prozentuale Reduktionsvorgabe (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-plant-neue-regeln-fuer-co2-grenzwerte-bei-pkw-a-1155094.html)?

Die Fragen 28 bis 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

35. Plant die Bundesregierung, die CO_2-Emissionsreduktion bei Personenkraftwagen zusätzlich über eine Reform der Energie- und Kraftstoffsteuer zu beschleunigen, sodass Kraftstoffe auf Basis ihres CO_2-Gehalts besteuert werden, und wenn nein, warum nicht?

In der Bundesregierung existieren derzeit keine Pläne, die Steuersätze der Energiesteuern auf Diesel- oder Ottokraftstoff zu ändern.

36. Wie hoch fallen die herstellerspezifischen CO_2-Flottengrenzwerte für das Jahr 2020 für die deutschen Automobilhersteller nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit jeweils aus (bitte nach Automobilherstellern aufschlüsseln)?

Dies kann derzeit nicht beantwortet werden, da die nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009/EG für die Berechnung der Zielwerte im Jahr 2020 erforderlichen Angaben zur durchschnittlichen Masse der im Jahr 2020 durch die Hersteller zugelassenen Pkw noch nicht vorliegen.

37. Wie haben sich die herstellerspezifischen CO_2-Emissionsdurchschnittswerte der von der Gesetzgebung betroffenen Neuwagenflotte der deutschen Automobilhersteller in den letzten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils entwickelt (bitte nach Automobilherstellern und jährlichen Werten aufschlüsseln)?

Es wird auf den Bericht der Europäischen Umweltagentur „EEA Report No 27/2016“, Seite 26, verwiesen (www.eea.europa.eu/publications/monitoring-co-2-emissions-from).

38. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die deutschen Automobilhersteller ihre herstellerspezifischen CO_2-Flottengrenzwerte im Jahr 2020 (unter Berücksichtigung von 95 Prozent der Neuwagen) bzw. ab dem Jahr 2021 (unter Berücksichtigung aller Neuwagen) jeweils einhalten werden, und wenn nein, warum nicht?

Die Zielwerte und Modalitäten für die Jahre 2020/2021 wurden sechs bis elf Jahre im Voraus verabschiedet und geben den Herstellern somit Planungssicherheit. Die Erreichung hängt unter anderem von der Modellpolitik der Hersteller über die nächsten drei bis vier Jahre und der Nachfrage bestimmter Fahrzeugsegmente ab.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333